«امیرحسن کاکایی» در گفت‌وگو با «توسعه ایرانی»، اظهارات بهارستان‌نشینان را در مورد خودرو، پوپولیستی خواند:

آقای قالیباف اگر مافیایی در کار است، کاری بکن!

رامتین موثق

بعد از افزایش قیمت خودروهای داخلی در هفته گذشته، روزی نیست که مجلس، و به خصوص کمیسیون صنایع، علیه بازار خودرو و در کشور موضع نگیرند و وزارت صمت را به کار جدیدی مکلف نکنند. اما در روز گذشته صدای رئیس مجلس هم درآمد و از اجرا نشدن واردات خودروی دست دوم ایراد گرفت. محمدباقر قالیباف اظهار داشت: «نزدیک به ۲ سال است قانون واردات خودرو کارکرده را تصویب کرده‌ایم اما چرا مانع می‌شوند؟ چطور می‌شود افرادی بیش از ۸ میلیارد دلار در سال قطعه وارد می‌کنند، اما اکنون که می‌خواهیم خرید خودرو داشته باشیم می‌گویند؛ برای واردات خودرو پول نیست، چرا؟ زیرا نمی‌خواهند اجازه رقابت بدهند.» برخی این سخن قالیباف را تعبیر به دست‌های مافیایی کردند که مانع اجرای این طرح می‌شود.

در همین راستا، «توسعه ایرانی» در گفت‌وگو با امیرحسن کاکایی، کارشناس ارشد صنعت خودرو و استاد دانشگاه علم و صنعت، زوایای مختلف واردات خودروی دست دوم و تاثیر آن بر رقابت در بازار را بررسی کرده است.

رئیس مجلس اظهار داشته است که ۲ سال است که جلو واردات خودروی دست دوم گرفته شده، ارزیابی شما از اجرا نشدن قانون واردات خودروی دست دوم چیست؟

اول باید توضیحی بدهم، مجلس قانونگذاری می‌کند اما بعضاً برخی از این قوانین متناقض است و با قوانین دیگر همخوانی ندارد. مجریان در مرحله اجرای قانون مجموع قوانین را در نظر می‌گیرند زیرا اگر در آینده هر اتفاقی بیافتد، مجریان مقصر می‌شوند.

بحث واردات خودروی دست دوم هم ابعاد مختلفی دارد، از ابعاد فنی تا ابعاد اقتصادی و حتی انتظامی. خودروی دست دومی که وارد می‌شود چه تضمینی دارد که این خودرو دزدی نباشد؟ اینکه ادعا می‌کنند در اتحادیه اروپا، خودروی دست دوم بین کشورها خرید و فروش می‌شود مانند اینست که بگوییم چرا در ایران خودروی دست دوم خرید و فروش می‌شود؟ این خرید و فروش در استان‌های مختلف انجام می‌شود اما یک حکومت مرکزی وجود دارد بر فرایند آن نظارت می‌کند و اگر اتفاقی هم افتاد، نیروی انتظامی می‌داند چه کار باید بکند. تازه در همین فرآیند هم فساد و قاچاق وجود دارد و دردسر برای صاحب آن ایجاد می‌شود اما بالاخره در کشور انجام می‌شود.

حتی اگر ایران را با کشورهایی مانند ارمنستان که خودروی دست دوم وارد می‌شود، مقایسه کنیم، این را هم باید ببینیم که آن کشور چه قوانینی دارد و چه اصولی را می‌پذیرد و به هر حال مکانیسم‌هایی می‌خواهد اما در ایران حتی اگر همه مکانیسم‌های واردات خودروی دست دوم آماده باشد، کار بسیار بسیار پرریسک و خطرناکی برای دولت است زیرا محل فساد است.

تا آنجا که می‌دانم در دولت قبل و همین دولت، روی تدوین آیین‌نامه این واردات کار شده تا قانون عجیب متناسب با آن را تعیین کنند. برای مثال همین چند روز پیش یکی از نمایندگان مجلس گفته بود حالا که قیمت خودرو را بالا برده پس تعرفه واردات خودرو را پایین می‌آوریم. این جمله خیلی پوپولیستی، ضدتوسعه و ضدمنافع ملی است زیرا این دو مسئله اصلا به هم ربطی ندارند. این اظهارات شبیه لجبازی است.

امیرحسن کاکایی در گفت‌وگو با «توسعه ایرانی»: ادعایی پشت واردات است که می‌گویند بگذار وارد شود تا بازار رقابتی شود. این گزاره غلط است. مشکل ما برای رقابت‌ناپذیری صنعت خودرو، عدم واردات نیست؛ کمبود برق، گاز، مواد اولیه، سرمایه‌گذاری برای فناوری و... است. مشکل گرانی خودرو هم ناشی از تحریم‌ها، تورم کشور، سیاست‌های غلط مالی اقتصادی، سیستم بانکداری و... است. با واردات که این مسائل حل نمی‌شوند

تخصیص ارز دست بانک مرکزی و وزارت اقتصاد است و در حقیقت در قالب سیاست‌های کلان نظام انجام می‌شود. الحمدالله که رئیس کل بانک مرکزی هم عوض نشده که بگوییم رئیس جدید متعلق به تیم جدید است و خرابکاری کرده است. تخصیص ارز حساب و کتاب دارد، پیش از این، برخی می‌گفتند که در کارخانه‌های ایران خودرو و سایپا را ببندیم و حقوق افرادی را که بیکار می‌شوند را بدهیم. این حرف ممکن است قشنگ باشد اما آیا دولت همین الان حقوق چند میلیون بازنشسته را به موقع می‌دهد؟ این پولی که قرار است مانند حاتم طایی خرج کنند، از کجا باید تهیه شود؟ وقتی درباره ارز صحبت می‌کنیم از طرفی باید در نظر گرفت که در ازای آن چه چیز دریافت می‌شود. به صنعت خودرو ۳ میلیارد دلار ارز می‌دهیم اما معادل ۱۵ میلیارد دلار جنس می‌گیریم و در این فرآیند ۵ میلیارد قطعه باید وارد شود. اما مجموعا ۲۰ میلیارد دلار ارزش ایجاد می‌شود و روند آن خیلی فرق می‌کند با واردات خودروی دست دومی که با خود وابستگی و هزینه و مسائل دیگر می‌آورد.

این سخن قالیباف که مافیایی در ممانعت از واردات خودرو وجود دارد هم تعجب‌برانگیز است، هم فایده‌ای برای مردم ندارد؛ این حرف یعنی چه؟ اگر چنین دست‌هایی وجود دارد پس آقای قالیباف کاری کن! رئیس مجلس خوب کسی است که ضمن گفتن اینکه مافیایی وجود دارد، با آن مستقیم می‌جنگد و اگر مشکلی قانونی وجود دارد، قانون را درست می‌کند

اکنون با توجه به اوجگیری حملات پوپولیستی نمایندگان مجلس، تا جایی که حتی رئیس محترم، باسواد و پرتجربه مجلس چنین حرفی می‌زند، باید یکبار و برای همیشه جلسه‌ای بگذارند و متخصصان دور هم جمع شوند و تکلیف را روشن کنند؛ مشخص شود که سیاست کلانمان برای توسعه چه باشد؟ با موشک درست کردن می‌توانیم پول درآوریم یا با خودرو و لوازم خانگی و...؟ آیا همچنان می‌خواهیم با نفت و خام فروشی پول درآوریم و پولمان را اینطور خرج کنیم؟

به این حرفای پوپولیستی نمی‌توان پاسخ دقیقی داد. اگر ارز به واردات خودروی دست دوم تخصیص دادیم، در آینده که بدبختی آن به گردن مردم افتاد، آن زمان چه کسی پاسخگو است؟ صدها مثال از این حرف‌های پوپولیستی وجود دارد که در ابتدا مردم را محصور خودش می‌کند، سپس آنها را گرفتار می‌کند و بعد هم کسی پاسخگو نیست.

رئیس مجلس همچنین ایراد گرفته است که وقتی درباره این واردات می‌پرسیم می‌گویند پول آن موجود نیست اما سالانه ۸ میلیارد قطعه وارد می‌شود. این ایراد را چطور ارزیابی می‌کنید؟

این جملات از زبان آقای قالیباف تعجب‌برانگیز است، اما افراد در جایگاه‌های مختلف نظرات متفاوتی دارند. مثالی بزنم، آقای پزشکیان زمانی که کاندیدا شده بود به قیمت بالای خودرو معترض بود و اظهار کرده بود نباید گران شود اما اکنون در چارچوب قانون، قیمت خودرو را افزایش می‌دهد. از آقای قالیباف تعجب می‌کنم زیرا سال‌هاست که رئیس مجلس است و فرد بامطالعه‌ای است؛ البته شاید به عنوان رئیس مجلس، که سخنگوی اکثریت نمایندگان است، چنین سخنی گفته است.

این حرف، حرف درستی نیست و حرفی نیست که در کف جامعه بتوانیم مطرح کنیم. تخصیص ارز، تعرفه، مالیات و ... مواردی است که باید عده‌ای متخصص درباره آن مطالعه و قوانین مجلس را رعایت کنند. علت اصلی عدم واردات آن همین پرریسک بودنش است و گرنه کسی در این کشور دل نمی‌سوزاند و خیلی‌ها دوست دارند که زودتر این خودروها وارد شود و دلالان هم همینطور پشت در گمرکات منتظرند اما موانع این نوع واردات آنقدر زیاد است که به این راحتی قابل حل نیست.

ادعا می‌شود با واردات می‌توان بازار خودرو را رقابتی کرد، آیا با بازار با واردات رقابتی می‌شود؟

یک ادعایی پشت واردات است و اینست که می‌گویند بگذار وارد شود تا بازار رقابتی شود. این گزاره غلط است. یعنی این حرف که اگر واردات شود رقابت می‌شود غلط است چون مشکل ما برای رقابت‌ناپذیری صنعت خودرو، عدم واردات نیست. مشکل ما کمبود برق، گاز، مواد اولیه، سرمایه‌گذاری برای فناوری و... است. مشکل گرانی خودرو هم ناشی از تحریم‌ها، تورم کشور، سیاست‌های غلط مالی اقتصادی، سیستم بانکداری و... است. این مسائل باید حل شوند و با واردات که این مسائل حل نمی‌شوند.

چند روز پیش یکی از نمایندگان مجلس گفته بود حالا که قیمت خودرو را بالا بردید پس تعرفه واردات خودرو را پایین می‌آوریم. این جمله خیلی پوپولیستی، ضدتوسعه و ضدمنافع ملی است زیرا این دو مسئله اصلا به هم ربطی ندارند. این اظهارات شبیه لجبازی است

با واردات صنعت خودرو را تعطیل می‌کنیم و این راه‌حل نیست، شاید عده‌ای موافق باشند که واردات انجام و در صنعت خودرو بسته شود. در این حالت سوالی که پیش می‌آید اینست که قرار است چه کار مفیدی با بسته شدن این صنعت صورت گیرد؟ مثلا ۵۰۰ هزار نفر یا حدود ۷۰۰ تا ۸۰۰ شرکت بزرگ و کوچک قرار است چه کار مفید دیگری انجام دهند؟ قرار است مواد خام بفروشند و معادن را تکه پاره کنند تا صادرات انجام شود؟

آقای قالیباف باید به این مسائل پاسخ دهد. آیا ضمانت می‌دهد که اگر واردات کردیم، در یکسال قیمت خودرو نصف شود؟ یا حتی ضمانتی هست که اگر واردات انجام شود، در یکسال آینده قیمت خودرو ثابت بماند؟ مگر چنین مسائلی شدنی است؟ نابود کردن یک صنعت خیلی ساده است اما ساختن آن نیازمند تجربه، مطالعه و... است. اکنون کار نمایندگان مجلس همین است؛ هر روز حرف‌های عجیبی از آنها می‌شنویم اما قضیه وقتی عجیب‌تر می‌شود که از زبان آقای قالیباف شنیده شود.

پس با این تفاسیر واردات خودروی دست دوم هم بر خلاف نظر قالیباف، نمی‌تواند بازار خودرو را رقابتی کند؟

غیر ممکن است؛ باید در ابتدا مشخص کرد معنی رقابت چیست. اگر رقابت را به معنای توسعه کشور بگیریم یا اینکه این در نظر بگیریم که مشتری احساس خوبی داشته باشد و قیمت‌ها پایین بیاید که یک کارمند معمولی دولت هم بتواند لااقل یک خودروی با کیفیت بخرد، چنین چیزی امکانپذیر است. اتفاقی که می‌افتد نابودی صنعت و اقتصاد است.

اکنون صحبت از کاهش تعرفه هم هست، فرض هم اینست تعرفه اگر پایین بیاید قیمت خودروی وارداتی کاهش می‌یابد. اما پرسش این است که وقتی تعرفه پایین می‌آید چرا مالیات افزایش می‌یابد؟ اگر وضع دولت خوب است پس مالیات هم کاهش پیدا کند. در حالی که می‌دانیم دولت اگر مالیات نگیرد نمی‌تواند خود را بچرخاند و تعرفه هم مانند مالیات است. مجلس به چه حقی می‌خواهد آن را بدون حساب و کتاب تغییر بدهد؟

این جملات، جملاتی هستند که فرضیاتی پشت سر خود دارند که مردم هم آن را باور دارند. برای مثال مردم باور دارند اگر تعرفه پایین بیاید قیمت خودرو هم کاهش پیدا می‌کند اما مردم از کجا پول دارند که این خودرو را خریداری کنند؟ چون وقتی اقتصاد کشور بحرانی شود چه اتفاقی می‌افتد؟ یا مثلاً چقدر می‌توان خودرو با ارز ۲۸۵۰۰ تومانی وارد کرد؟ دقت کنیم که در همین مدت ارز نیمایی به بیش از ۵۰ هزار تومان رسیده است.

مقصر این وضعیت کیست؟ فقط دولت نیست زیرا مجلس به دولت چنین اجازه‌ای می‌دهد. مجلس به دلیل سیاست‌های غلطش از دولت مقصرتر است. اگر قانون ساماندهی صنعت خودرو که ۳ سال است مصوب شده، اجرا نشده است پس اشکالی در قانون است نه مجری و نمی‌توان گفت فقط دولت بدعمل کرده است. مجلس قانون را اصلاح کند و مطمئن باشد صنعت خودرو هم درست می‌شود زیرا پتانسیلش موجود است.

برخی سخنان رئیس مجلس را چنین تفسیر کرده‌اند که افرادی، گویا مافیا، مانع این واردات هستند. شمانقش مافیا را تا چه حد در این میان پررنگ می‌دانید؟

این سخن آقای قالیباف هم تعجب‌برانگیز است زیرا در رده بالای نظام هستند. این حرف یعنی چه؟ اگر فرض کنیم چنین دست‌هایی وجود دارد یعنی نظام آنقدر ضعیف شده؟ پس آقای قالیباف کاری کن!

اگر یک شهروند ساده چنین حرفی بزند به خود حق می‌دهد اما رئیس مجلس چرا چنین حرفی می‌زند و اگر دست‌هایی هستند خب جلو آن را بگیرد. مطالعات من نشان می‌دهد اگر دست‌هایی هم هست، علت آن بستر قانونی است که حاکمیت به وجود آورده است. وقتی ارز چندنرخی و تخصیص ارز و قیمت‌گذاری دستوری داریم، چنین کار رانتی است و رقابتی نیست و معلوم است در چنین کاری فساد رخ می‌دهد و تعجبی هم ندارد.

متاسفانه طرح‌های رانتی بسیار زیادی داریم و اینجا می‌توان گفت منافع عده‌ای همیشه در میان است اما برای من مثل روز روشن است که این همه اصرار به واردات بدون در نظر گرفتن نیازهای داخلی هم نشان‌دهنده عده‌ای رانتخوار در واردات است.

گفتن اینکه مافیایی وجود دارد فایده‌ای برای مردم ندارد، رئیس مجلس خوب کسی است که ضمن گفتن اینکه مافیایی وجود دارد، با آن مستقیم می‌جنگد و اگر مشکلی قانونی وجود دارد، قانون را درست می‌کند. وکیل مجلس که فقط نباید صدای مردم را به بالایی‌ها برساند بلکه باید ضمن رساندن صدا، راه‌حل هم ارائه کند اما اکنون راه‌حلی نمی‌دهند و راه‌حل‌هایشان مانند واردات خودرو کشور را نابود می‌کند.

خبر اقتصادی

معاون آب و خاک وزارت جهاد:

واردات آب مجازی ایران ۶ برابر صادرات آن است

معاون آب و خاک وزارت جهاد کشاورزی گفت: نص صریح قانون این است که صادرات خاک کشاورزی ممنوع است مگر اینکه خدایی نکرده قاچاق شود و من هر گونه صادرات رسمی را تکذیب می‌کنم. به گزارش ایلنا، صفدر نیازی افزود: در پایان برنامه هفتم تعیین شده ۶۵ میلیارد متر مکعب آب در اختیار بخش کشاورزی قرار گیرد و امیدوارم تا پایان برنامه این موضوع حل شود. در کشور ۴۳۰ هزار چاه داریم که ۲۳۰ هزار حلقه برقی هستند حدود ۱۰۷ هزار به شمار شگر مجهز هستند همچنین ۳۵ میلیارد مکعب واردات و ۶ میلیارد مکعب صادرات آب مجازی داریم در نتیجه عملکرد خوبی در این زمینه داشته‌ایم و صادرات محصولات کشاورزی را تنها به دلیل آب‌بر بودن نمی‌توان محدود کرد و عوامل دیگر را نیز باید در نظر گرفت.

یک مقام مسئول:

مناطق آزاد کشور مشکل مالیاتی دارند

مقام مسئول دبیرخانه شورای عالی مناطق آزاد با بیان این که مناطق آزاد مشکلات مالیاتی دارند، گفت: منابع مالی ساخت فرودگاه کیش از طریق انتشار اوراق تامین شد. به گزارش تسنیم، زهره بهره‌بر مدیر تاکید کرد: هر منطقه مشکلات مربوط به خود را دارد؛ اما به طور کلی آماده نبودن صورت‌های مالی حسابرسی شده، نداشتن وثایق کافی برای ارائه ضمانت، مشکلات مالیاتی و نداشتن برنامه مدون به منظور مدیریت وجه نقد مخصوصا در مواعد توزیع سود اوراق جزو اصلی‌ترین مشکلات مناطق برای انتشار اوراق در حال حاضر محسوب می‌شود.

رئیس شورای فقهی بانک مرکزی:

درباره مقررات جدید رمز ارزها به نتیجه واحد نرسیدیم

غلامرضا مصباحی مقدم، رییس شورای فقهی بانک مرکزی، در گفت‌وگو با ایلنا، خبر داد: هنوز درباره رمز ارزها به نتیجه واحد نرسیده‌ایم، در این باره مباحثی مطرح شده و در حوزه هم اساتید درباره رمز ارزها بحث‌هایی را کرده‌اند اما مباحث هنوز از پختگی و جامعیت لازم برخوردار نیستند. چیزی درباره مقررات جدید بانک مرکزی در خصوص رمز ارزها نشنیده‌ام و قطعا بانک مرکزی باید قبل از اعلام آن نظر فقهی شورای فقهی را جویا شود و هنوز درباره رمز ارزها بحث نکرده‌ایم.

یک نماینده مجلس:

وزارت راه و شهرسازی اراده‌ای در حل معضل مسکن ندارد

یک نماینده مجلس عنوان کرد: متأسفانه در این مدت، وزارت راه و شهرسازی در رابطه با حل معضل مسکن اقدامات خاصی انجام نداده است. به گزارش خبرگزاری مهر، حسن نتاج صلحدار به موضوع اهمال وزارت راه و شهرسازی در خصوص عدم واگذاری زمین اشاره کرد و اظهار داشت: حتماً باید وزارت راه و شهرسازی و سایر مسئولین مربوطه در این زمینه هر چه سریع‌تر تصمیم‌گیری کنند. دولت باید با همکاری بخش خصوصی اقدامات شایسته‌ای انجام دهد. عدم واگذاری زمین‌ها به ویژه زمین‌های اطراف شهرها و روستاها باید بررسی شود.

عضو هیات رئیسه اتاق مشترک بازرگانی ایران و افغانستان:

سهم ناچیز ایران از سرمایه‌گذاری خارجی در افغانستان

عضو هیات رئیسه اتاق مشترک بازرگانی ایران و افغانستان گفت: در حالی که شاهد سهم بسیار ناچیز ایران از سرمایه‌گذاری در افغانستان هستیم ارزش سرمایه‌گذاری دیگر کشورها در افغانستان به بیشتر از ۱۰۰ میلیارد دلار رسیده است. به گزارش ایلنا، حسین محمدیان ادامه داد: در چند سال گذشته شاهد رشد سرمایه‌گذاری کشورهای مختلف در افغانستان هستیم؛ این کشورها هر چند به گونه‌ای رفتار می‌کنند که ارتباط سیاسی پررنگی با حکومت افغانستان ندارند اما همین‌ها سرمایه‌گذاری‌های هنگفتی را در این کشور صرف و از فرصت‌های بکر آن استفاده می‌کنند.

سخنگوی کمیسیون تلفیق:

حقوق دولتی معادن برای سال آینده ۱۵ درصد تعیین شد

سخنگوی کمیسیون تلفیق لایحه بودجه سال ۱۴۰۴ از حقوق دولتی ۱۵ درصدی معادن برای سال آینده خبر داد. به گزارش تسنیم، رحیم زارع با اشاره به اینکه منابع حاصل از این موضوع در شهرستانی که معدن در آن مستقر است هزینه خواهد شد، افزود: همچنین طبق یکی دیگر از مصوبات این کمیسیون، مقرر شد ۵۵ درصد حق انتفاع معادن شماره یک و سه گل گهر و چادرملو در اختیار ایمیدرو قرار گیرد.

یک مقام صنفی:

صادرات سیمان ۱۷ درصد افت کرد

دبیر انجمن صنفی کارفرمایان صنعت سیمان گفت: اکنون گاز کارخانه‌های سیمانی محدود شده و کارخانه‌هایی که دور از کلان شهرها قرار دارند از مازوت به عنوان سوخت جایگزین استفاده می‌کنند اما کارخانه‌هایی که در جوار کلان شهرها قرار دارند و در استفاده از مازوت محدودیت دارند مجبور به کاهش ۵۰ درصدی تولید شده‌اند. به گزارش ایلنا، علی اکبر الوندیان از کاهش صادرات خبر داد و اظهار کرد: صادرات کلینکر کشور در هفت ماهه نخست امسال نسبت به مدت مشابه سال گذشته ۱۷ درصد کاهش داشته است و این برآمده از کاهش تولید به دلیل قطعی‌های برق تابستانی است و در شرایط کاهش تولید بازار داخل در اولویت قرار گرفته و از میزان صادرات کاسته شده است.

گفت و گو

صادرات ۱۷ درصد افت کرد

کاهش ۵۰ درصدی تولید برخی کارخانه‌های سیمانی در پی کمبود گاز

دبیر انجمن صنفی کارفرمایان صنعت سیمان گفت: اکنون گاز کارخانه‌های سیمانی محدود شده و کارخانه‌هایی که دور از کلان شهرها قرار دارند از مازوت به عنوان سوخت جایگزین استفاده می‌کنند اما کارخانه‌هایی که در جوار کلان شهرها قرار دارند و در استفاده از مازوت محدودیت دارند مجبور به کاهش ۵۰ درصدی تولید شده‌اند.

علی اکبر الوندیان، در گفت‌وگو با ایلنا، از کاهش صادرات خبر داد و اظهار کرد: صادرات کلینکر کشور در هفت ماهه نخست امسال نسبت به مدت مشابه سال گذشته ۱۷ درصد کاهش داشته است و این برآمده از کاهش تولید به دلیل قطعی‌های برق تابستانی است و در شرایط کاهش تولید بازار داخل در اولویت قرار گرفته و از میزان صادرات کاسته شده است.

وی در پاسخ به پرسش خبرنگار ایلنا درباره افزایش احتمالی قیمت سیمان گفت: در حال حاضر گاز کارخانه‌های سیمانی محدود شده و کارخانه‌هایی که دور از کلان شهرها قرار دارند از مازوت به عنوان سوخت جایگزین استفاده می‌کنند اما کارخانه‌هایی که در جوار کلان شهرها قرار دارند و در استفاده از مازوت محدودیت دارند مجبور به کاهش ۵۰ درصدی تولید شده‌اند زیرا گاز مصرفی آنها به نصف کاهش پیدا کرده با این حال تولیدکنندگان در تلاش هستند این کاهش تولید بر بازار تاثیر نگذارد و عرضه سیمان در کشور پایین نیاید حتی در مهر ماه سال جاری تولید سیمان نسبت به مدت مشابه سال گذشته افزایش پیدا کرده و بازار کنونی بازار متعادلی است.

وی افزود: شرکت‌های سیمانی از ۱۵ خرداد تا حدود اواسط شهریور را با محدودیت در تامین برق سپری کردند، این محدودیت در مرداد ماه به اوج خود رسید و به تعطیلی ۷۰ درصدی کوره‌ها انجامید و تولید و عرضه تحت تاثیر قرار داد زیرا در فصل گرما ساخت و ساز ها افزایش می‌یابد و تقاضا برای سیمان بالا می‌رود بر هم خوردن تعادل میان عرضه و تقاضا در آن زمان قیمت‌ها را افزایش داد اما با پایان فصل گرما و افزایش تولید، قیمت‌ها از ماه شهریور متعادل شد و روند کاهشی گرفت، اکنون نیز قیمت سیمان در بورس کالا متعادل است و افزایشی قیمتی نداشته است.

الوندیان خاطرنشان کرد: قطعی کنونی گاز تا کنون بر عرضه تاثیر گذار نبوده با این حال کارخانه‌های سیمانی که تولید را با مازوت پیش می‌برند این دغدغه را دارند در تامین سوخت جایگزین نیز دچار مشکل شوند و اگر این اتفاق بیفتد تولید آنها با چالش مواجه می‌شود زیرا به نظر می‌رسد سیاست‌گذاری‌ها به گونه‌ای انجام شده که تولیدکنندگان مازوت مصرفی خود را از ماهشهر و بندرعباس تامین کنند در حالی که انجام این کار به دلیل دوری کارخانه‌ها از این مناطق علاوه بر اینکه هزینه قابل توجهی را برای تامین سوخت به شرکت‌های سیمانی تحمیل می‌کند به دلیل کمبود ناوگان حمل و دوری راه می‌تواند سبب شود به اندازه کافی سوخت به کارخانه‌ها نرسد و تولید آنها متوقف شود.

گزارش

جایگاه ایران در اقتصاد بین‌الملل:

مصرف برق بالا نیست، تولید ناخالص داخلی پایین است!

تاکنون بارها ادعای مصرف بالای برق توسط ایرانیان شنیده شده است. اما سوال اساسی اینجاست که ایران نسبت به دیگر کشورهای جهان چه میزان و چگونه برق مصرف می‌کند؟

به گزارش تجارت‌نیوز، بحران ناترازی برق در کشور به اوج خود رسیده است. تا جایی که در فصل سرد سال نیز کشور با قطعی‌های پی در پی برق روبه‌روست. هر ساله در فصول سرد سال به دنبال مواجهه با بحران کمبود گاز، نیاز به ذخیره‌سازی سوخت نیروگاهی وجود دارد تا نیروگاه‌ها در شرایط افزایش مصرف گاز، به تولید برق ادامه دهند.

شدت مصرف انرژی، معیاری است که برای اندازه‌گیری مقدار انرژی مصرفی در تولید هر واحد کالا یا خدمات استفاده می‌شود. این شاخص نشان می‌دهد که برای تولید هر واحد تولید ناخالص داخلی، چه میزان انرژی مصرف می‌شود. این شاخص به طور کلی میزان مصرف کل انرژی شامل نفت، گاز، زغال سنگ، برق و... را نسبت به تولید ناخالص داخلی نشان می‌دهد.

ایران در این شاخص، جایگاه نهم را دارد. این جایگاه نشان از آن دارد که ایران برای تولید هر واحد تولید ناخالص داخلی، به ۲٫۲۱ کیلووات ساعت انرژی نیاز دارد. اما شاخص بعدی که شاخص شدت مصرف برق، تنها به مصرف انرژی برق نسبت به تولید ناخالص داخلی اختصاص دارد.

این آمار نشان از دارد که سهم انرژی برق از شدت انرژی، به چه میزان است. نکته جالب توجه آن است که میزان مصرف برق به ازای هر واحد تولید ناخالص داخلی در ایران و آمریکا تقریبا یکسان است. این در حالی است که تولید ناخالص داخلی آمریکا به مراتب بالاتر از ایران است. به معنای دیگر، برای هر واحد تولید ناخالص داخلی در ایران برق بیشتری مصرف می‌شود یا اساسا برق مصرف شده در تولید به کار گرفته نمی‌شود و در امور دیگری به مصرف می‌رسد.

حال باید گفت که شاید بحرانی ترین شاخص همین باشد. چرا که این موضوع نشان می‌دهد که ایران نسبت به تولید ناخالص داخلی خود، میزان بالایی برق مصرف می‌کند. اما نکته مورد توجه آن است که این شاخص، لزوما پر مصرف بودن مردم را نشان نمی‌دهد. بلکه می‌تواند نشان گر پایین بودن تولید ناخالص داخلی باشد.